

## **Beantwoording verhelderende/technische vragen**

### **Vragen gesteld:**

Via e-mail d.d.: 20-09-2023

**Vragensteller:** Albèr van der Aa

**Partij:** CDA Laarbeek

**Portefeuillehouder:** dhr. R.A.G. van den Berkmortel

**Onderwerp: Voorstel tot realisatie nieuw tankstation aan de Bosscheweg Beek en Donk**

### **Vraag:**

1. Blz. 41 van 57: is er al duidelijkheid over het advies van de regionale brandweer?  
zo ja, wat is dit advies?  
zo nee, waarom niet?
2. Delta rhine corridor (nieuwe leidingen) worden deze meegenomen in de kwantitatieve risicoanalyse of verantwoording van het groepsrisico?  
Of anderzijds kan deze ontwikkeling de aanleg van de corridor in de weg zitten of tot extra aanpassingen leiden?
3. Graag een verhelderende toelichting waarom is ingestemd met een vormvrije M.E.R. beoordeling?
4. Binnen het invloed gebied bevinden zich minder dan 10 personen , dat wil zeggen geen. Hierdoor veroorzaakt de inrichting geen groepsrisico.  
Zijn toekomstige bezoekers/klanten in dit onderzoek meegenomen en zijn deze van belang bij de beoordeling van het groepsrisico?
5. Voldoet deze aanvraag aan de regels: Milieubelastende activiteit tankstations (paragraaf 3.8.10 van het besluit activiteiten leefomgeving (Bal))?
6. In het plan zijn geen lang/kort parkeerplaatsen/voorzieningen opgenomen voor vrachtwagens. In de toelichting worden vrachtwagens wel benoemd als belangrijke doelgroep. Met de mogelijk, toekomstige ontwikkelingen van de N279, zou de vraag hiertoe juist kunnen toenemen. Graag een verhelderende toelichting.
7. De beoogde extra verkeersbewegingen; zijn deze cijfers al gedeeld t.b.v. de nieuwe planstudie (cijfers) t.b.v. de onderbouwing N279?

### **Antwoord:**

#### Antwoord vraag 1:

De beoordeling vanuit de Veiligheidsregio Brabant Zuid-Oost is ontvangen. Deze beoordeling wordt in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen, nog voordat het ontwerp ter inzage wordt gelegd. De beoordeling luidt als volgt:

*Het plangebied ligt in de driehoek N279 - Bosscheweg – Zuid-Willemsvaart, aan de noordzijde van Beek en Donk. Daarnaast ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van de N279 waar gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Daarover moet het groepsrisico verantwoord worden. Hieronder leest u ons advies.*

### ***Dit is ons advies***

*Het personeel te informeren over wat de risico's zijn en hoe ze daar naar moeten handelen. Zodat als er een ramp is ze zichzelf en de bezoekers in veiligheid kunnen brengen. Hierover kunt u meer informatie vinden op [www.vrbzo.nl](http://www.vrbzo.nl) 'Handreiking risicocommunicatie gevaarlijke stoffen'.*

### ***Toelichting***

*In het 'Onderzoek externe veiligheid' van 3 december 2021 is te lezen dat de ontwikkeling van de tankstation niet leidt tot een significante toename van het groepsrisico. Vanuit veiligheidsoogpunt is het goed om te lezen dat:*

- *de constructie van de gebouwen brandwerende worden uitgevoerd vanwege de mogelijke hittestraling als gevolg van explosie of fakkelbrand*
- *de ventilatievoorzieningen en de deuren in de pui eenvoudig kunnen worden gesloten wanneer toxische dampen vrijkomen*
- *Aanwezigen met een goede zelfredzaamheid kunnen schuilen in het gebouw zelf of in de schaduw van het gebouw.*
- *Indien er een calamiteit op de N279 is, kan men vluchten in zuidelijke richting via de Bosscheweg.*

### ***Zelfredzaamheid***

*Er zullen geen grote groepen verminderd zelfredzame personen verblijven in het plangebied. Ons advies voegt hier aan toe dat het personeel weet wat de risico's zijn en weet hoe ze hier naar moeten handelen. Dit verkleint de kans op slachtoffers.*

### ***Bereikbaarheid en bluswatervoorziening***

*Het tankstation ligt naast de Zuid-Willemsvaart, daarom zijn aanvullende blusmaatregelen niet nodig. Door de gunstige ligging direct aan de N279 is het tankstation vanuit twee kanten te benaderen, hiermee voldoet de ontwikkeling aan de beleidsregels 'Bluswater en Bereikbaarheid'. De opkomsttijd van de brandweer is ongeveer 8,5 minuten en voldoet aan de norm.*

### ***Aanvullende informatie over waterstofgebruik (tanken)***

*Hieronder staat aanvullende informatie die misschien handig is om te weten bij de verdere ontwikkeling van de waterstofinstallatie.*

### ***Huidige wet- en regelgeving:***

- *Het Activiteitenbesluit geeft aan dat een waterstoftankstation een type C-inrichting is.*
- *Het Besluit omgevingsrecht geeft aan dat een omgevingsvergunning nodig is voor inrichtingen voor het afleveren van waterstof (Bijlage 1, onderdeel C, categorie 4.4-I).*
- *De Crisis- en herstelwet is van toepassing op waterstoftankstations, al dan niet met een installatie voor kleinschalige productie van waterstof (Bijlage I, categorie 11.2 en 11.3).*

### ***Toekomstige wet- en regelgeving:***

*Paragraaf 3.8.10 van het Besluit activiteiten leefomgeving heeft betrekking op tankstations en daarin wordt het volgende aangegeven:*

- *Het bieden van de gelegenheid voor het tanken van voertuigen en werktuigen wordt gezien als een milieubelastende activiteit (art. 3.296).*
- *Voor het tanken van voertuigen en werktuigen met waterstof is een omgevingsvergunning nodig (art. 3.297).*
- *Paragraaf 4.38 geeft de inhoudelijke regels voor het tanken en opslaan van waterstof.*
- *Voor het tanken van gasvormig waterstof bij een waterstoftankstation moet voldaan worden aan Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen nr. 35 (PGS 35, art. 4.489).*

*PGS 35 beschrijft maatregelen die de aanvrager moet nemen voor het kunnen (opslaan en) tanken van waterstof bij een waterstoftankstation. Voor vergunningverlening volstaat veelal het verwijzen naar PGS 35.*

*Meer informatie hierover is te vinden op <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/20210324-IFV-Kennisbundel-waterstof-in-de-gebouwde-omgeving.pdf>*

#### Antwoord vraag 2:

De Delta Rhine Corridor is geprojecteerd op circa 350 ten noorden van het plangebied en wordt uitgevoerd in de periode 2026-2028. De ligging op hoofdlijnen is dus al bekend, en er is middels de Structuurvisie Buisleidingen een ruimtereservering vastgelegd. De planlocatie valt daarbuiten. Qua ruimtegebruik is het project niet van invloed; de ontwikkeling zit de aanleg van de corridor niet in de weg en noopt niet tot overige aanpassingen. De corridor loopt volledig om het plangebied heen.

In de externe veiligheidsonderzoeken hebben we de corridor niet mee kunnen nemen. De dimensionering, stoffenspecificaties en exacte ligging van de buisleidingen met gevaarlijke stoffen zijn momenteel nog niet bekend en, uiteraard, nog niet aangelegd. Het is dus een kwestie van chronologie; het tankstation komt eerst, waardoor het tankstation geen rekening kan houden met de externe veiligheidsaspecten van de corridor. De corridor moet straks onderbouwen dat het tankstation niet binnen de lethalietafstand van de buisleidingen ligt en het groepsrisico daardoor niet onacceptabel wordt verhoogd. Echter, gezien de onderlinge afstand en het beperkt aantal personen dat gedurende een aaneengesloten periode aanwezig is binnen het tankstation, zal dit naar alle waarschijnlijkheid geen belemmering opleveren.

#### Antwoord vraag 3:

Er is ingestemd met de uitvoering van een vormvrije m.e.r.-beoordeling, omdat het Besluit MER dit voorschrijft. In de bijlage van het Besluit MER zijn tabellen opgenomen met categorieën van activiteiten en bijbehorende drempelwaarden met betrekking tot omvang van de activiteit. De zwaardere activiteiten staan in de C-lijst, de wat minder impactvolle activiteiten staan in de D-lijst, globaal beschouwd.

Overstijgt een activiteit uit de C-lijst de drempelwaarden uit de C-lijst, is een MER verplicht. Zo niet, dan moet een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. worden opgesteld. Overstijgt een activiteit

uit de D-lijst de drempelwaarden uit de D-lijst, dan moet een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. worden opgesteld. Zo niet, dan kan worden volstaan met een vormvrije-m.e.r.-beoordeling.



Het realiseren van een tankstation met oplaadpunten, waterstof en een wasstraat staat niet expliciet benoemd in de C- of D-lijst. We moeten dus, zoals in veel gevallen, aansluiten bij een globalere categorie/activiteit uit een van de lijsten. Activiteit D11.3 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein) komt, mede gelet op eerdere, vergelijkbare gevallen en jurisprudentie, het meest in de buurt, zoals ook is uitgelegd in de ruimtelijke onderbouwing.

De drempelwaarde voor deze activiteit uit de D-lijst is een oppervlakte van 75 hectare. Daar blijft deze ontwikkeling ruim onder. De ontwikkeling valt dus in de D-lijst, de bijbehorende drempelwaarde wordt niet overschreden en dus wordt in eerste aanleg volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De uitwerking van de vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft geen aanleiding gegeven om aan te nemen dat sprake zal zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarom is niet opgeschaald naar een m.e.r.-beoordeling.

#### Antwoord vraag 4:

Het groepsrisico is geen harde norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht. Om het aantal aanwezige personen te bepalen, inclusief bezoekers, is aangesloten bij de gangbare cijfers voor een vergelijkbare winkelfunctie. Daaruit komt dat er gedurende aangesloten perioden gemiddeld niet meer dan 10 personen tegelijk aanwezig zullen zijn. Daaruit volgt dat er geen gevolgen zijn voor het groepsrisico, gezien de zeer geringe kansen op incidenten op deze locatie. Zelfs wanneer dit aantal hoger zou liggen, is het groepsrisico nog altijd te verwaarlozen.

#### Antwoord vraag 5:

Het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL) is een besluit dat pas van kracht wordt op het moment dat de Omgevingswet in 2024 in werking treedt. Bij omgevingsvergunningen geldt het moment van aanvragen als toetsmoment; de aanvraag wordt getoetst aan de wettelijke kaders die gelden op het moment van aanvragen, waaronder maar niet uitsluitend het Activiteitenbesluit en het Besluit tankstations milieubeheer. Toetsing aan het BAL is dus niet uitgevoerd. De Veiligheidsregio is wel al kort ingegaan op dit artikel in haar advisering (zie beantwoording vraag 1).

#### Antwoord 6:

Het bieden van een mogelijkheid om waterstof te tanken, en deze voorziening ook te bieden aan trucks, is een regionaal betrekkelijk unieke formule. Echter, de trucks kunnen na het tanken en het bezoek aan de shop hun weg vervolgen. Het is niet bedoeling hier een truckstop te creëren zoals bij veel tankstations langs de snelweg het geval is. Daar is het terrein niet op ingericht en biedt daar ook de plaats niet voor. Ook het bieden van overnachtingsplaatsen aan truckers is niet aan de orde. Dit zijn bewuste keuzes, gelet op de omvang van het plangebied en de overige aan te bieden services (wasstraat, wasboxen, stofzuigplaatsen, laadplaatsen, shop, waterstoftank-opstelplaatsen, landschappelijke inpassing, ruimte laten voor N279 etc.).

Antwoord vraag 7:

De ruimtelijke onderbouwing is in het kader van vooroverleg gedeeld met de provincie. Daarmee heeft zij kennis kunnen nemen van de verkeersgeneratie van het tankstation. Zij zullen bij de verdere uitwerking van de N279 rekening houden met het tankstation.

**Datum beantwoording:**